

中華人民共和國
香港特別行政區政府
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China

政府總部
運輸及物流局

香港添馬添美道 2 號
政府總部東翼



Transport and Logistics Bureau
Government Secretariat

East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: TLB CR 5/2/4651/83
來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel. No.: 3509 8192
電郵 Email: slcheng@tlb.gov.hk

電郵

香港中區
立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會秘書處
總議會秘書(4)2
劉素儀女士

劉女士：

《2023 年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》

貴秘書處於二零二三年五月三日來函收悉。關於易志明議員擬議的《2023 年行車隧道(政府)(修訂)條例草案》(「《條例草案》」)全體委員會審議階段修正案(「修正案」)，本局經徵詢運輸署及律政司的意見後，現謹回覆如下：

政府釐定商用車輛隧道費的理據

一般商用車輛的收費水平

2. 過往釐定隧道費水平時會考慮的因素包括例如相關車輛種類所佔用的路面空間及其對路面造成的耗損，現建議 2023 年內實施的第二階段方案中，政府經已按「效率優先」的原則，考慮商用車輛的載客效率及對社會的經濟效益，建議將現時普遍較高的商用車輛收費，拉近至與繁忙時段私家車收費的相若水平，希望能支持效率較高的商用車輛的營運，維持隧道費作為管理交通流量的手段。建議就中型和重型貨車、以及單層和雙層巴士的

50 元收費水平，均較現時三條過海隧道的平均收費為低，西隧收費更大幅下調；至於小巴和輕型貨車，建議收費亦與現時三條過海隧道的平均收費相若，相比西隧現時收費下調約 41%。事實上，海底隧道（紅隧）的大部分商用車輛的收費已接近 40 年沒有調整，而東區海底隧道（東隧）的商用車輛收費水平亦已沿用 18 年，因此其現有收費未必適宜作為參考。

的士

3. 的士提供個人化點對點交通服務，佔為數不少的過海車流，加上的士對隧道費的敏感度亦高，以上性質和載客效率類近一般私家車。故此，政府曾考慮的士的收費結構仿效私家車，採用「不同時段不同收費」。經諮詢的士業界和立法會事務委員會的意見後，因應的士行業實際運作上的需要，政府簡化的士收費結構，建議向的士收取三隧劃一 25 元全日固定收費。這收費水平亦低於私家車在首階段「633」固定收費方案的建議收費，以及第二階段下繁忙時段和一般時段的建議收費（即 30 元至 60 元）。

4. 至於非繁忙時段，據我們了解，除了隧道費外，擁有車輛人士還會考慮其他因素以選擇是否使用的士服務，如泊車費用、會否飲用酒精飲品等。市民未必只考慮隧道費差距，便放棄選用的士服務過海。至於「白牌車」的問題，政府會繼續採取多管齊下的方法，包括執法、教育及宣傳，以打擊汽車非法出租或取酬載客。

其他商用車輛（如紅色小巴、非專營巴士）

5. 根據運輸署在 2021 年第四季進行的交通調查，於平日大部份時間（上午 7 時至下午 8 時），約 66% 的小巴使用收費相對較高的西隧及東隧過海（分別佔約 34% 及約 32%），可見在現行收費水平下，小巴會按交通狀況或營運需要（而非只是隧道費）而選擇使用過海隧道。建議小巴隧道費劃一 50 元，與現時小巴使用三條過海隧道的 44 元平均收費相若，屆時使用西隧的小巴隧道費可下調 41%（即 35 元）。

6. 至於非專營巴士，現時普遍以單層巴士營運，建議的 50 元隧道費比現時單層巴士使用過海隧道的約 67 元平均收費為低，使用西隧的隧道費更將由現時的 140 元大幅下調至 50 元，即約下調 64%。故此，建議收費方案能讓業界受惠。

整體商用車輛獲益

7. 建議方案已充分考慮到運輸業界及立法會事務委員會的意見，採納全日固定和三條隧道劃一的隧道費安排，是一個經深思熟慮、平衡整全的方案。全日固定收費能令業界更容易掌握隧道收費成本，有利於業界營運，並更能保障從業員的職安健權益。三條隧道劃一收費的安排除了可以達致更理想的交通分流效果，亦讓業界可以按目的地選擇隧道，節省因繞路選擇收費較低的隧道而衍生的額外行車時間和燃油成本，令營運商在規劃路線時更具靈活性，為業界提供更有利的營運環境。

8. 此外，「不同時段不同收費」可改善整體的過海交通，節省過海行車時間，有助提升小巴和巴士的載客效率和對乘客的吸引力，以及優化整體商用車輛的營運時間和燃油成本。

鼓勵市民使用公共交通

9. 政府一直致力鼓勵市民乘坐公共交通工具過海，香港的公共交通網絡完善，近九成出行人士均使用公共交通工具。

10. 在第二階段方案中，商用車輛過海隧道收費劃一為 50 元，讓使用東隧和西隧的專營巴士可分別享有 33% 和 75% 的隧道費減幅。再者，在過海交通得到改善後，專營巴士的行車時間將有望減少，提升過海巴士的吸引力。這亦提供契機改善過海巴士服務，例如引入新服務及路線。另外，政府亦會透過提供更多泊車轉乘安排、於過海隧道增設巴士專用入口，鼓勵駕駛者使用公共交通服務。

財政影響

11. 根據估算，「633」方案於 2024-25 年所帶來的過海隧道費收入約 36 億元，比在收回西隧後保持現有收費水平所帶來的約 37 億元收入略低約 3%。而下一階段「不同時段不同收費」方案的預期隧道費收入更會下降至約 34 億元，即比保持現有收費水平低約 8%。可見政府建議的隧道費調整方案目的並不是為了增加收入，而是透過調節隧道費管理交通，紓緩困擾香港多年的過海擠塞問題。

12. 西隧於專營權屆滿後將由政府接收，隧道收入將成為政府收入一部分，若易議員的擬議修正案獲立法會通過，估計將減少約 7 億元的政府收入，與上述第 11 段的預期隧道費收入相比，減少 21%。

易志明議員擬議的修正案

具有由公帑負擔的效力

13. 根據議事規則第 57(6)條(一般稱為「具有由公帑負擔的效力規則」)：

「立法會主席或全體委員會主席如認為任何修正案的目的或效力可導致動用香港任何部分政府收入或其他公帑，或須由該等收入或公帑負擔，則該修正案只可由以下人士提出 -

- (a) 行政長官;或
- (b) 獲委派官員;或
- (c) 任何議員，如行政長官書面同意該提案。」

14. 按目前政府所接獲的修正案內容，我們預期立法會主席在考慮作出上述決定前，會按擬議修正案（指特定車輛種類使用指定隧道的收費）與現行法例的相關條文作比較，以考慮修正案是否具有由公帑負擔的效力。

15. 我們認為擬議修正案的部分內容令政府損失按現行法定權力可收取的收入，因此具有由公帑負擔的效力。

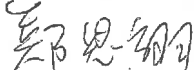
就《條例草案》第 20(4)條在建議的第 2 部第 4 分部中的擬議修正案

16. 議員就的士及商用車輛（即電單車、機動三輪車、私家車及的士以外的車輛）使用紅隧的隧道費提出修正案減至 20 元，將導致重型貨車低於現時法例所訂收費（現為 30 元），令政府損失涉及重型貨車使用紅隧的隧道費收入。因此我們認為擬議修正案的部分內容具有議事規則第 57(6)條所指的由公帑負擔的效力。

就《條例草案》第 20(7)條在建議的第 3 部第 4 分部中的擬議修正案

17. 議員就的士及商用車輛（即電單車、機動三輪車、私家車及的士以外的車輛）使用東隧的隧道費提出修正案減至 20 元，將導致所有車輛種類（包括的士¹）低於現時法例所訂收費²，令政府損失涉及該些車輛種類使用東隧的隧道費收入。因此我們認為擬議修正案的內容具有議事規則第 57(6)條所指的由公帑負擔的效力。

運輸及物流局局長

(鄭思翎  代行)

二零二三年五月十五日

副本致： 律政司（經辦人：關琅天女士）
運輸署（經辦人：梁世豪先生）
立法會高級議會秘書(4)2

¹ 由於在三條過海隧道劃一的士收費的情況下，將不再有「沒有運載乘客之的士」的收費類別。

² 現時東隧不屬於「沒有運載乘客」類別之的士及商用車輛的收費由 25 元至 75 元不等。